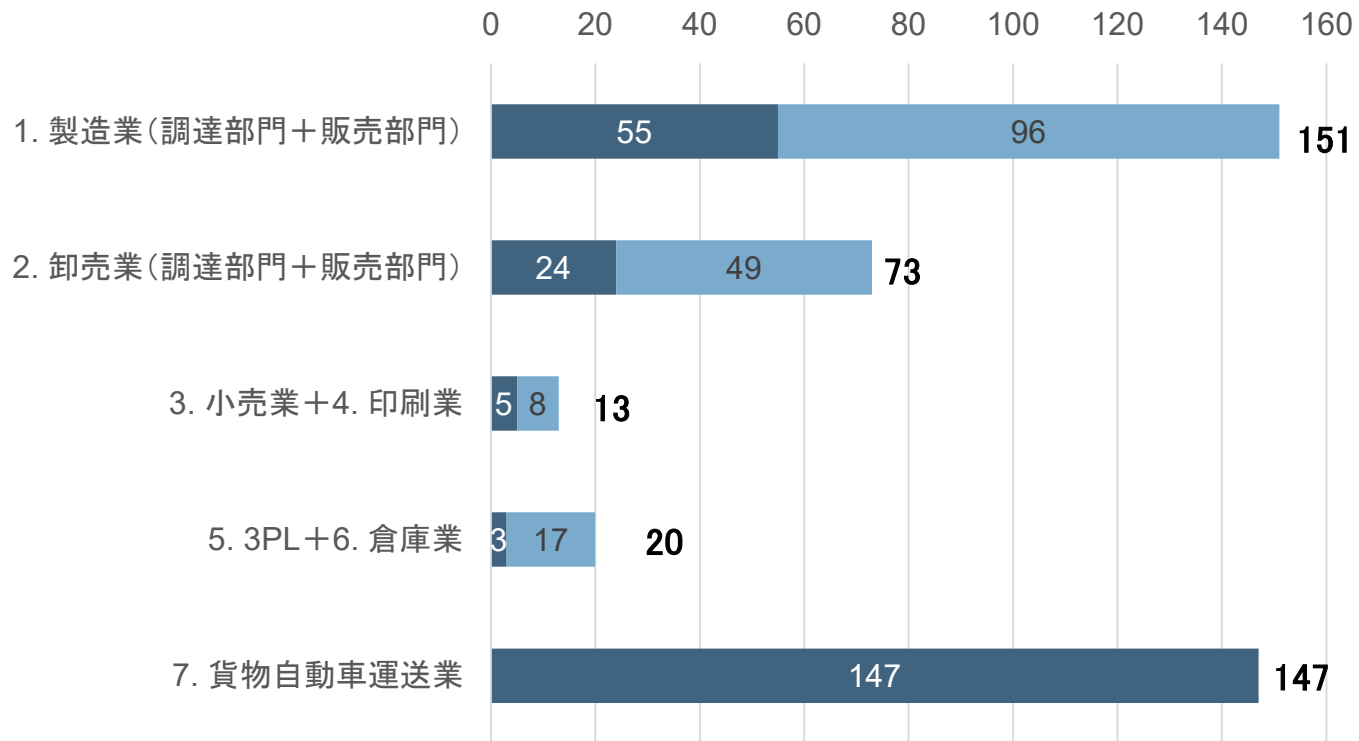

紙・パルプアンケート調査結果 概要版

2019年 6月25日

紙パルプ アンケート実施概要

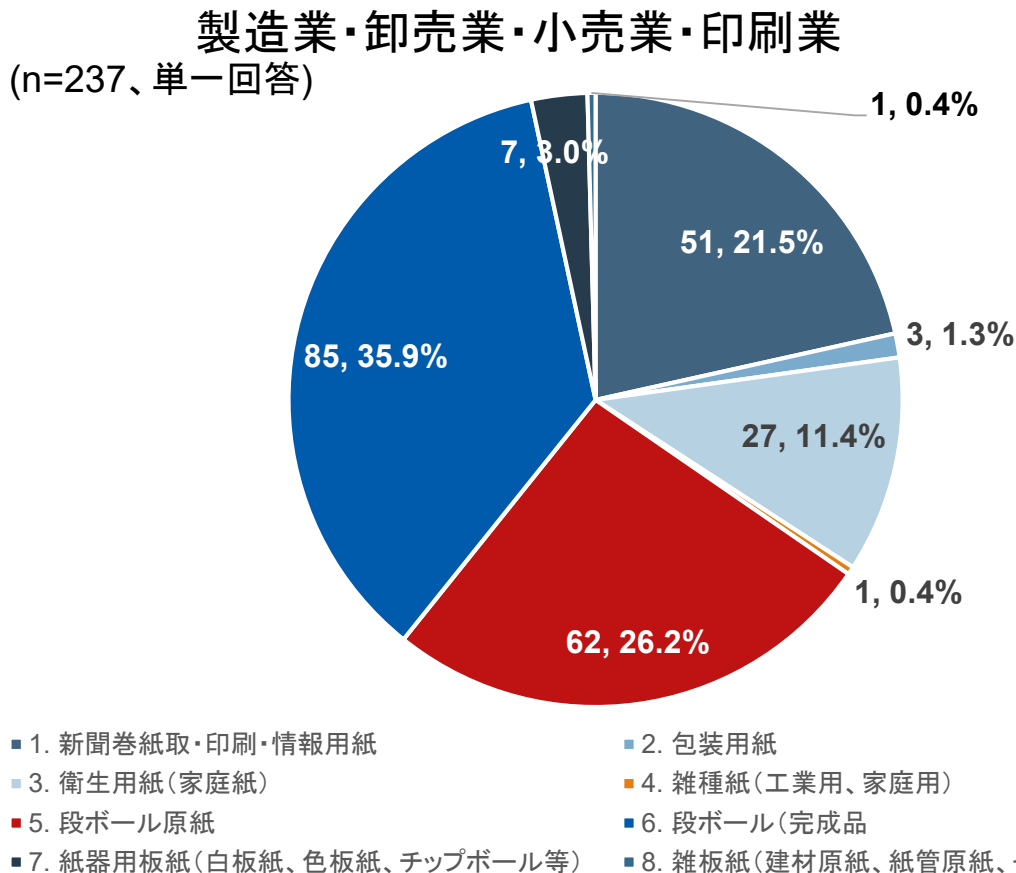
- 実施期間 2019年2月4日～2019年3月7日
- 回答数 404 (内訳は以下のグラフの通り)



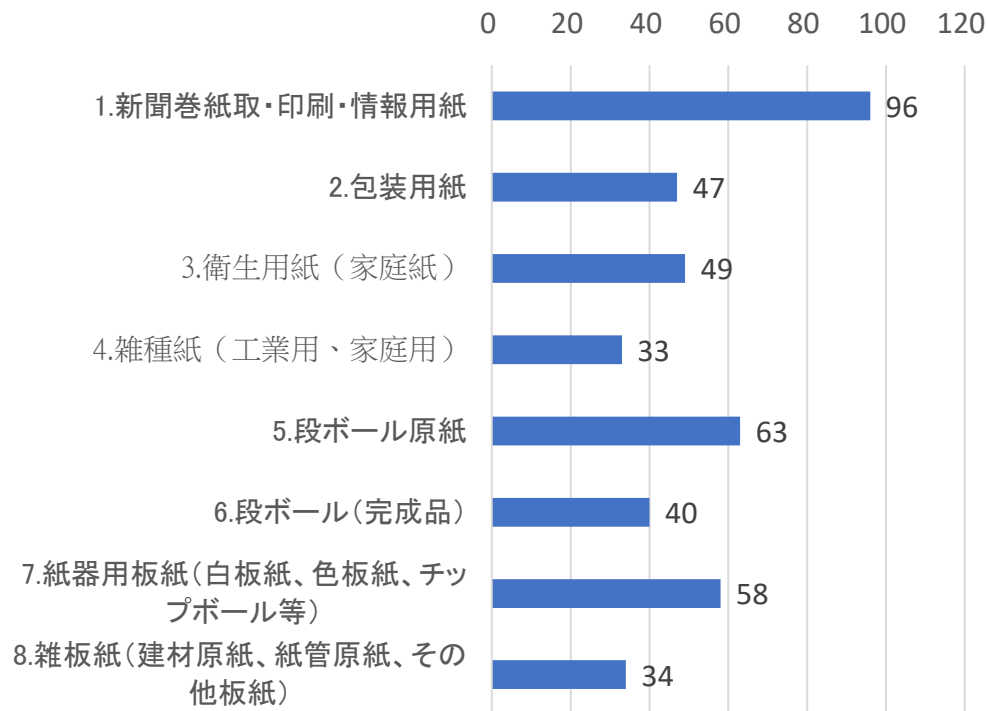
代表的な品目名

- 代表的な品目は、荷主では、「段ボール(完成品)」、「段ボール(原紙)」、「新聞巻紙取・印刷・情報用紙」。
3PL・倉庫業・貨物自動車運送業では、「新聞巻紙取・印刷・情報用紙」、「段ボール原紙」、「紙器用板紙(白板紙、色板紙、チップボール等)」

Q4: 出荷製品のうち、最も代表的な品目名を1つお答えください。



3PL・倉庫業・貨物自動車運送業
(n=167、複数回答)



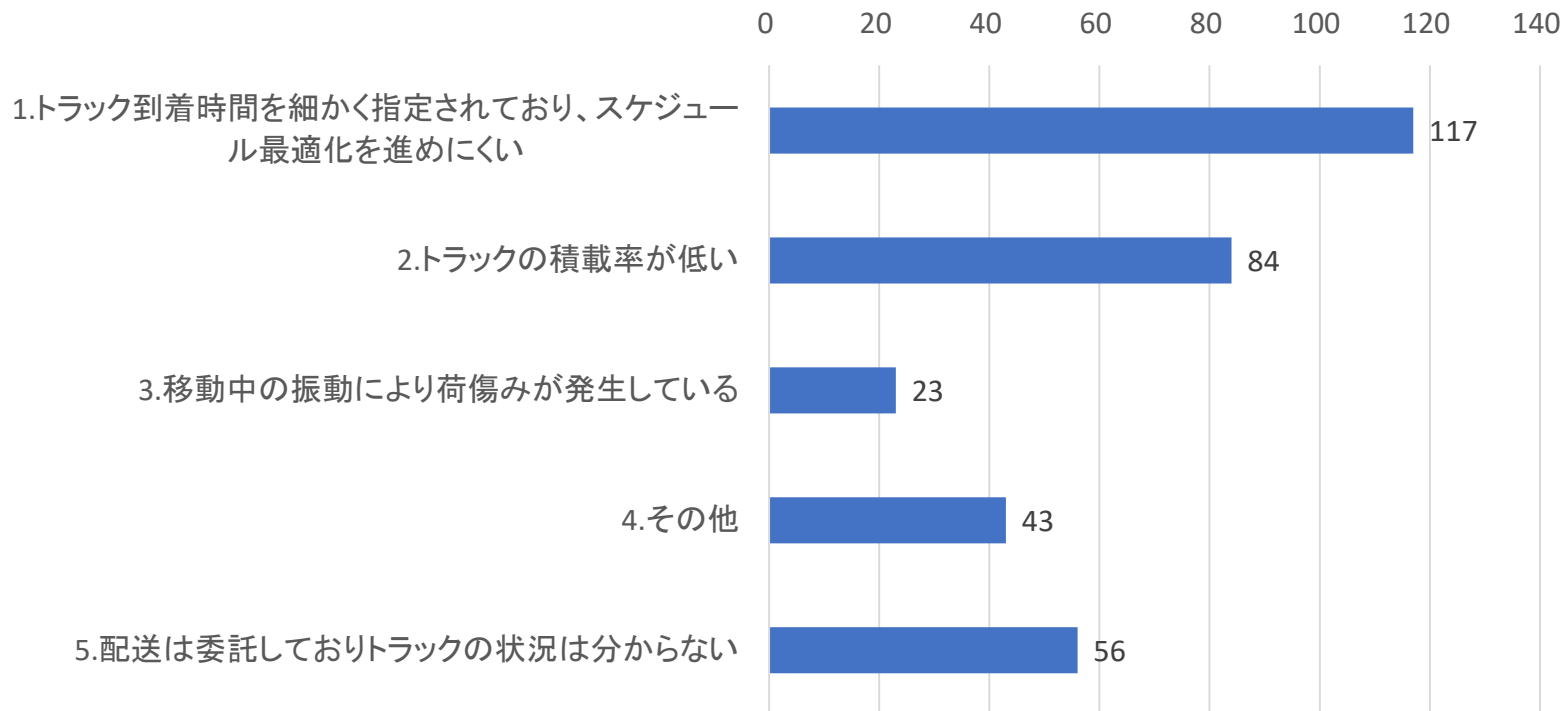
現在、直面している問題点や課題

荷主が現在直面している問題

- 荷主全体で荷主が現在直面している問題をみると、「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」(49.4%)が最も多い。

Q40: 貴社の物流において、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送における問題をお答えください。(いくつでも)

(n=237、複数回答)



荷主が現在直面している問題の詳細(自由記入欄)

■「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」49.4%

- 受け入れる資材種毎に納入時間が決められている。
- 着時間指定が多く、納品全体の約65%が着時間指定となっている。また、先方にて、納品場所が限られており、他社車両の納品を待つ必要がある為、待機時間が発生する。
- 朝一指定が多く車両の台数確保が困難。
- 到着時間が細かいというよりは当日手配が多いこと。

■「トラックの積載率が低い」35.4%

- 製品別の時間指定・短納期・時間指定・小ロットによる積載低下。
- 満載で納品が出来ていない時が散見される。
- 荷下ろし作業が大変時間がかかることと顧客からの指定によりパレット納品の品物が多くなっていることより積載率が低下している。
- 荷が少なくても指定納期があるため、配送に出る必要が生じる。

■「移動中の振動により荷傷みが発生している」9.7%

- 入荷した品物が出荷時なのか、移動中かはわからないが傷が入っているものがたまにある。
- 輸送時で鏡面の石噛みや擦れ等の荷傷が稀に発生。
- 水濡れ、移送中のキズなど。

■「その他」18.1%

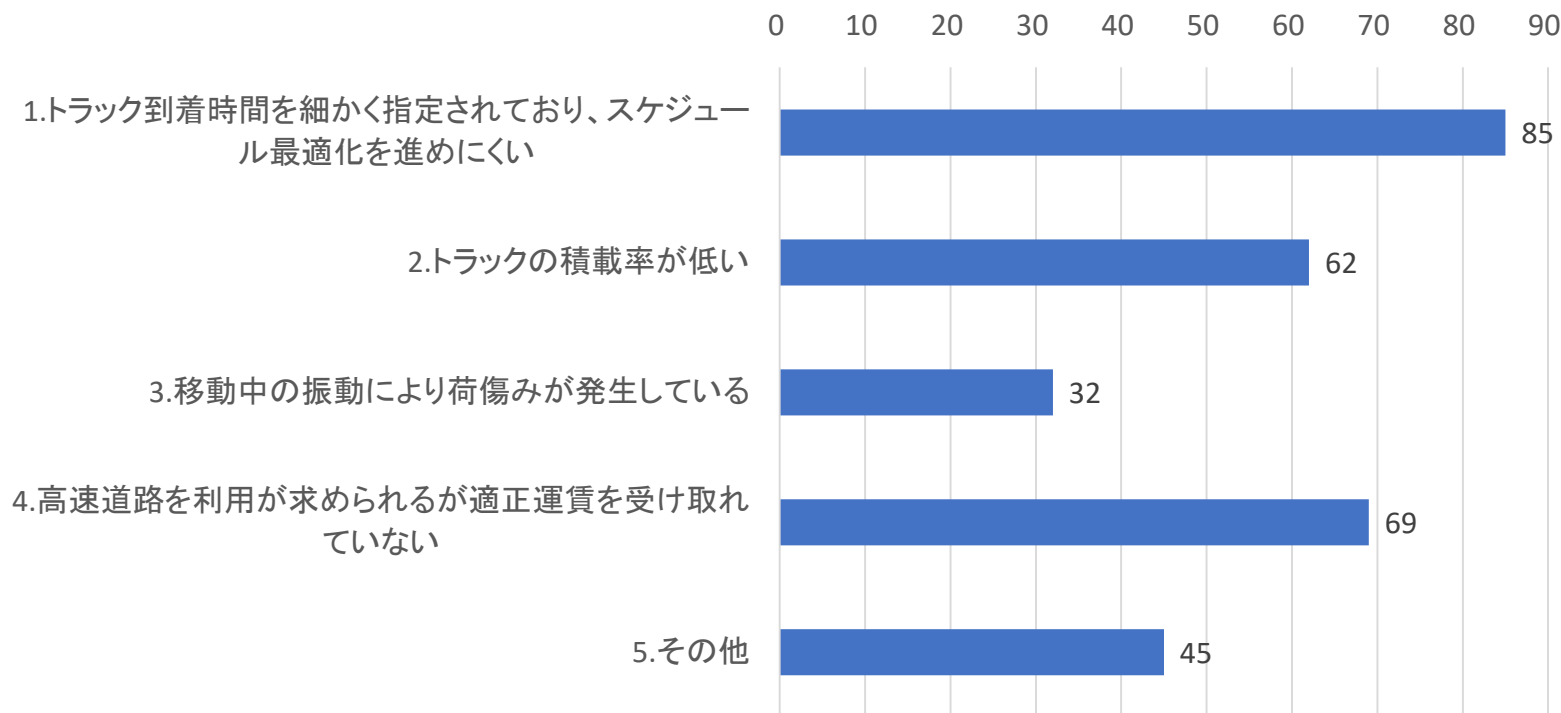
- その他のコメントとして、「原紙倉庫の広さが限られている為、保管量が決まっており朝一入荷指定にせざるを得ない」、「フォークリフト作業者が少ない納入先」、「道幅が狭く、2t車限定となる。納入ゲートが1つしかなく順番待ちになる」、「積み込み、荷降ろしの作業が重労働であり、若手のドライバが少ない(高齢化)」といったコメントがあった。

物流事業者が現在直面している問題

- 物流事業者が現在直面している問題は、「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」が51.5%と最も多い。次いで「高速道路を利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」が41.8%「トラックの積載率が低い」が37.6%

Q50:紙・パルプの物流において、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送に関連した問題をお答えください。(いくつでも)

(n=165、複数回答)



物流事業者が現在直面している問題の詳細(自由記入欄)

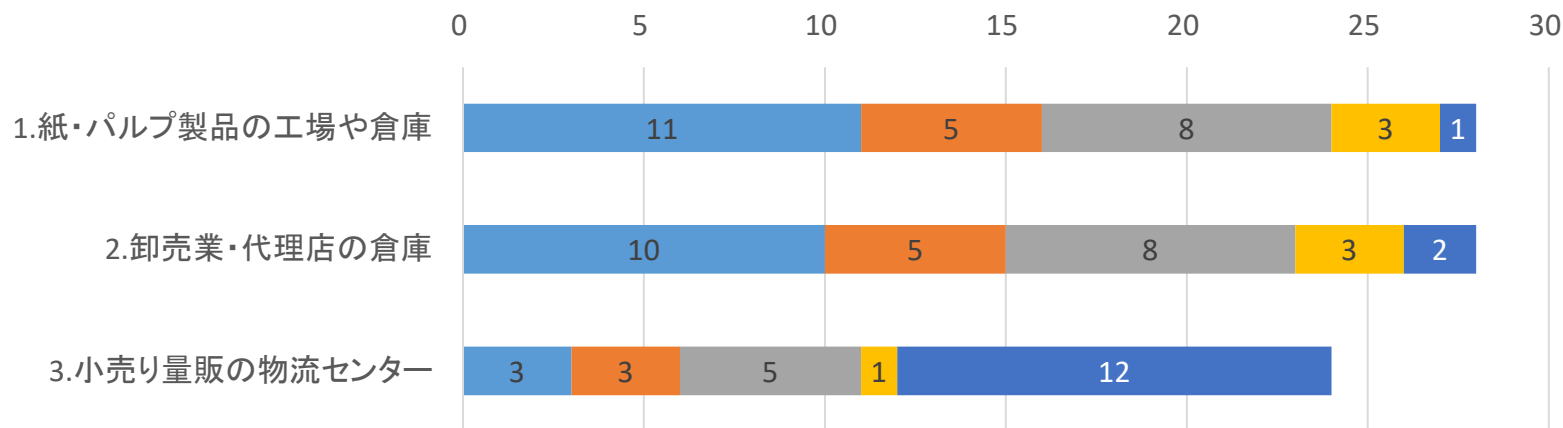
- 「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」51.5%
 - 指定時間に合わせた配車組みをしているが、到着車両順に荷降ろしをするため、長時間待機が毎回発生する。
 - 指定時間に到着しても他の車両が居るため待機して順番に降ろすので時間が読めない。
 - 時間指定が多く、また、他社も同じ時間指定で来ているケースが多々ある。
 - 朝一や午前中の時間指定が多く、配車に苦労している。
 - 在庫ギリギリでのオーダーの為、日程調整も効かず、何日の朝何時と指定がある。対応にはドライバーだけではならず、事務所からも応援している。
- 「高速道路を利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」41.8%
 - 高速料金の収受ができない(荷主は高速込みの認識)。
 - 何台もの出荷や納品がある場合、指定時間などをわざと特に指定しない(高速料金などの割増を支払いたくない)荷主が多い。
 - 距離ごとの重量単価での収受ではあるが、効率重視を要求され、高速道路を使用せざるを得ないが、高速道路料金を収受できない。
- 「移動中の振動により荷傷みが発生している」19.4%
 - 荷傷の責任として、検品に時間と丁寧さが求められる。
 - 傷品にルーズな倉庫からの引取には、検品に時間を要することが多い。
- 「その他」27.2%
 - 繁忙期の荷積み荷卸しが祝祭日・土曜の対応がない場合、積置きが複数日発生する事に加え、納品日が重なり車両不足につながり、配車不可能となる。
 - 倉庫側の人手不足が主要因のようだが、リフト作業の自主荷役作業荷下ろしが当たり前で改善もしくは、作業代金の請求をお願いするが、改善されないままです。

3PL・倉庫業からみた現在直面している問題

- 紙パルプ製品の工場や倉庫、卸売業の倉庫では、「バースが埋まっている」が最も多く、次いで「検品」となっている。
- 小売り量販の物流センターでは、「検品」、「バースが埋まっている」、「手作業」の順となっている。

Q48:各場所において、現在直面している問題をお答えください。(いくつでも)

(n=20、複数回答)



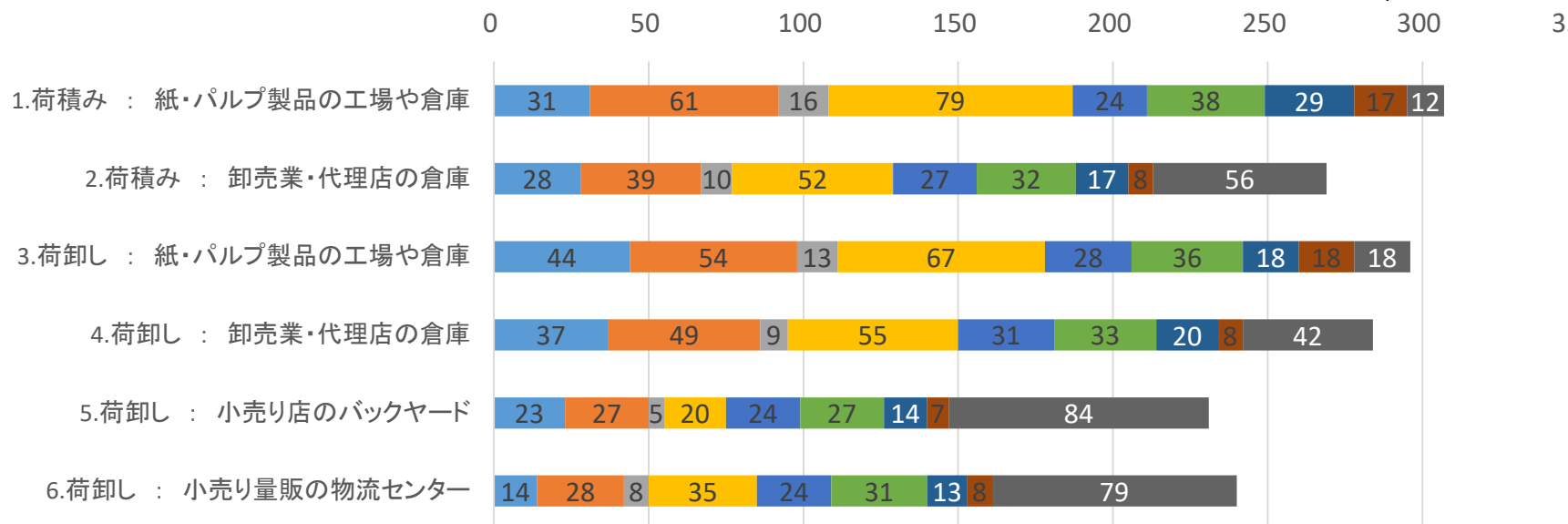
- 繁忙期や特定時間帯はバースが埋まっていて入庫を受けられない/出庫が間に合わない
- 荷積みや荷卸しが手作業で時間がかかる
- 検品に時間がかかっている
- その他
- 業務を受託していない

貨物自動車運送業からみた現在直面している問題

- 荷積みでは、「倉庫側の準備が遅く待たされる」が最も多い。
- 荷卸しでは、紙パルプ製品の工場・倉庫、卸売業・代理店の倉庫、小売り量販の物流センターでは、同様に「倉庫側の準備が遅く待たされる」が最も多い。小売り店のバックヤードでは、「バースが空いてない」、「手積み」が最も多い。

Q49:各場所において、現在直面している問題をお答えください。ここでは荷役に関連した問題をお答えください。(いくつでも)

(n=147、複数回答)



- 指定時間に合わせるために事前待機する駐車場がない
- 倉庫側の出荷/入荷準備ができておらず到着したトラックが引き返している
- 検品に時間がかかっている(汚損や破損で返品となる等)
- 料金收受なく、附帯業務(検品や仕分けなど)の手伝いをしている
- 業務を実施していない
- バースが空いておらず、到着後に待たされる
- 倉庫側の出荷/入荷準備が遅く待たされる
- 荷積みが手作業で時間がかかる
- その他

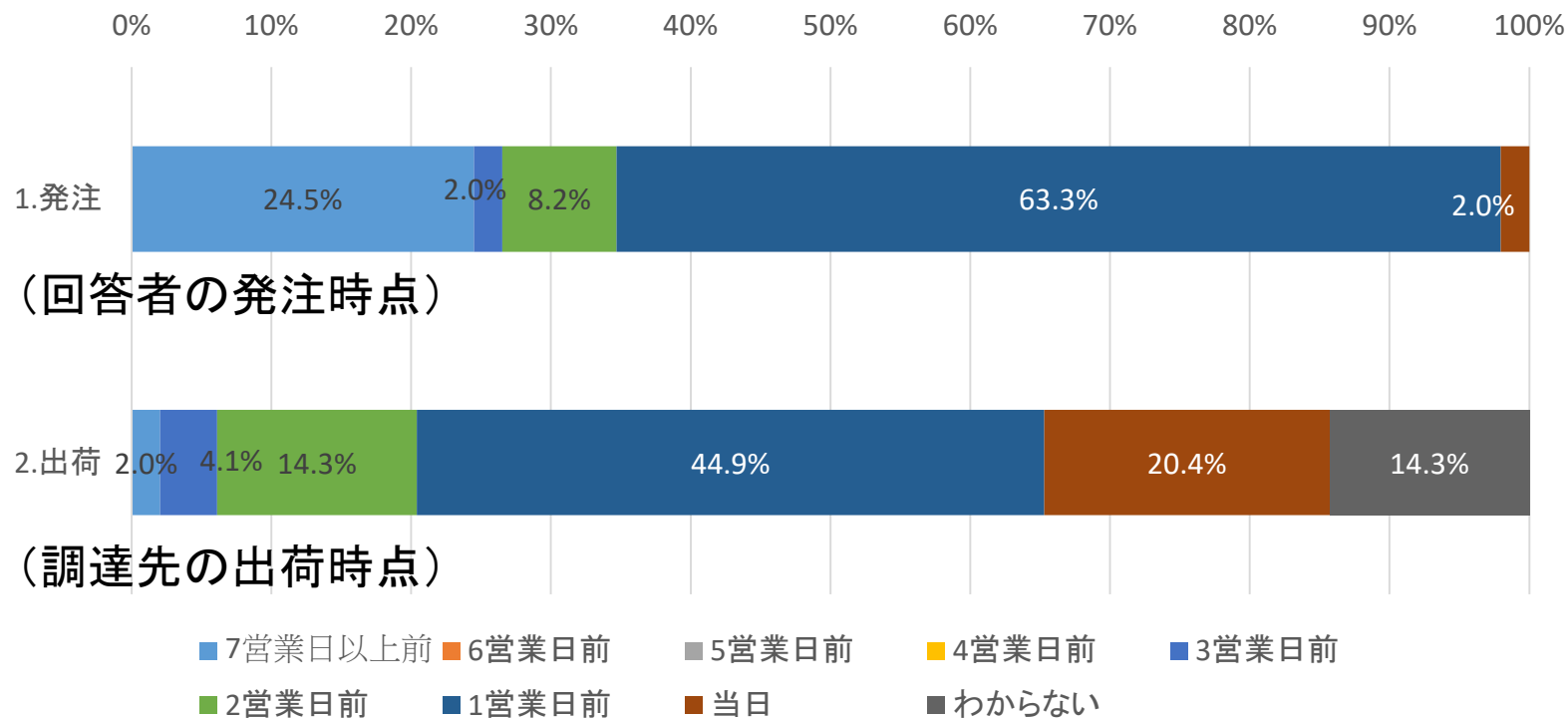
納入のタイミング

取引契約の中に納品条件や物流条件を定めていない場合

- 取引契約の中に輸送や荷役に関するルールが明確でない場合、発注、出荷ともに、1営業日前が最も多く、それぞれ63.3%と44.9%
- 調達品はジャストインタイムへの対応要請が強く、「1営業日前発注、翌日納品」、「1営業日前、同日出荷」が多い

Q13: 前問で回答した代表的な品目に関して、発注および出荷(納品)の代表的なスケジュールをお教えてください。
 ※入荷日を基準にしてください。

(n=49、単一回答)

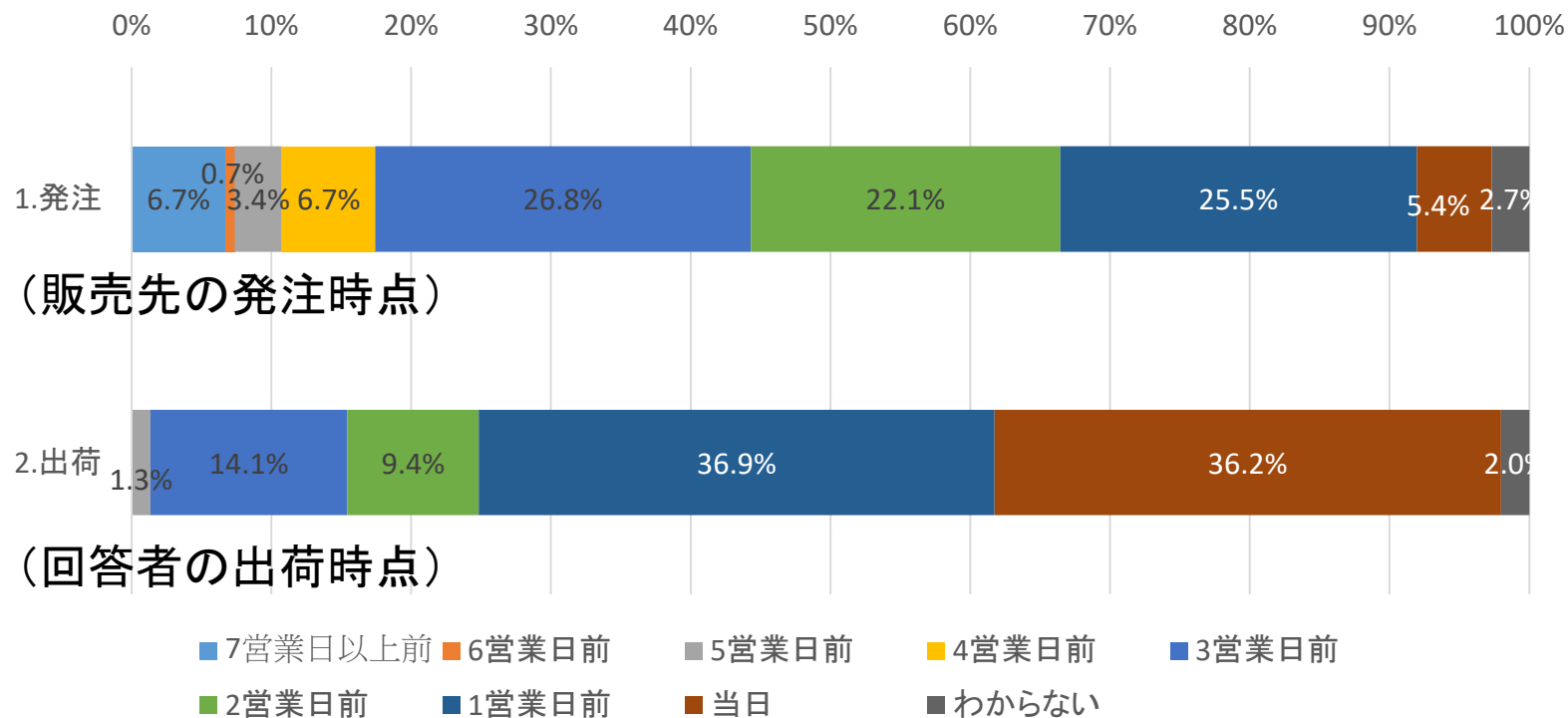


取引契約の中に納品条件や物流条件を定めていない場合

- 取引契約の中に輸送や荷役に係わる決まり事が定められていない場合、発注では3営業日前が26.8%、出荷では1営業日前が36.9%で最も多い。

Q20: 発注および納品の代表的なスケジュールをお教えてください。顧客への納入日を基準にしてください。

(n=149、単一回答)

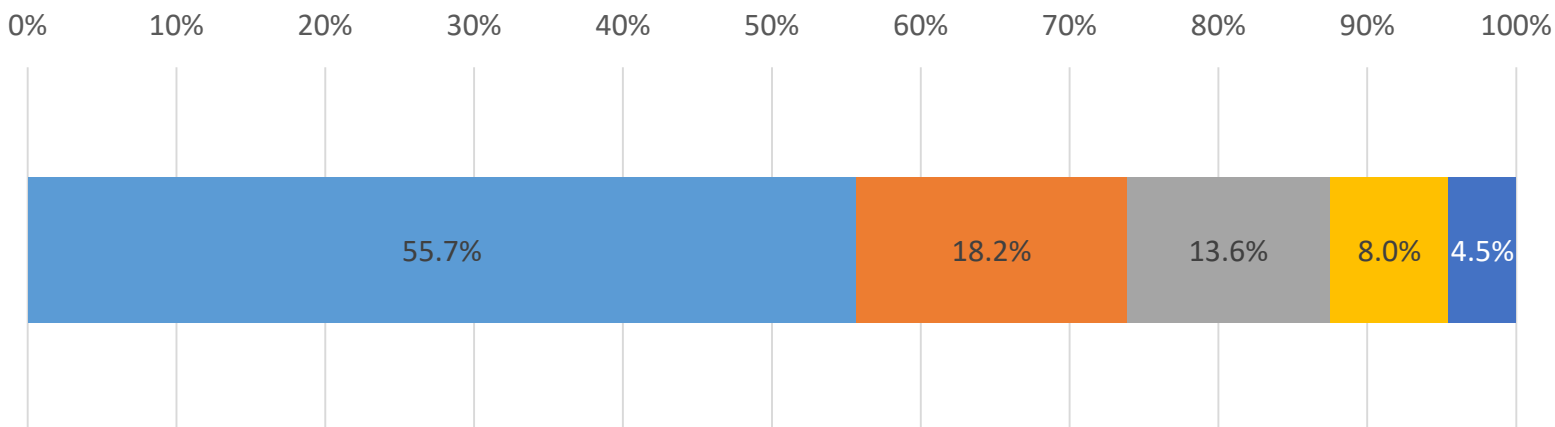


納入のタイミングの条件

- 納入時間帯を定めており、指定時刻に納入する必要があるが、55.7%

Q14:納入のタイミングに関して、貴社とサプライヤーの間で決めている条件をお教えてください。※複数のサプライヤーと決めているものがある場合は、主にあてはまるものをお教えてください。

(n=88、単一回答)



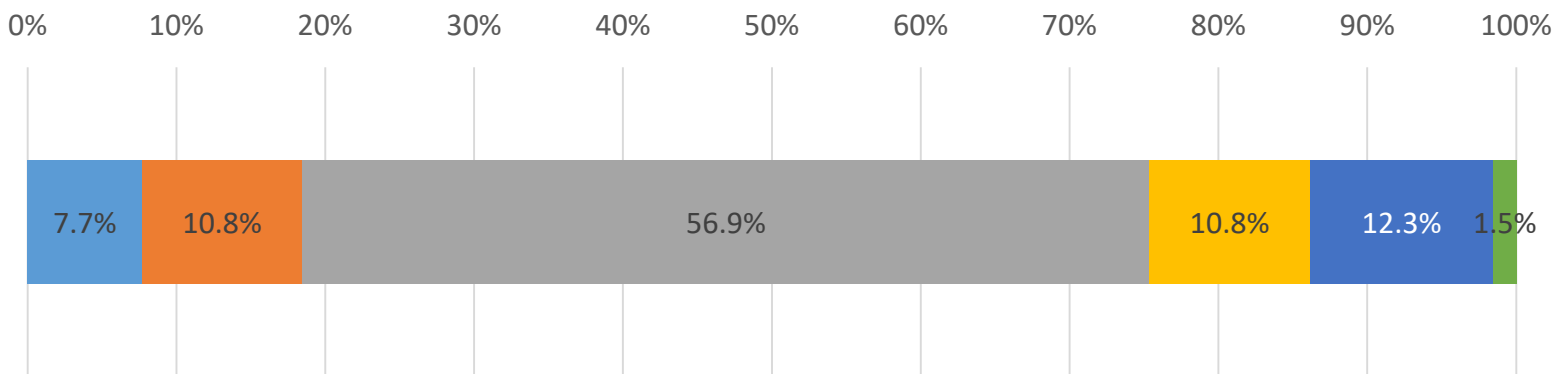
- 1. 納入時間(帯)を定めており、指定時刻に納入する必要がある
- 2. 納入時間(午前・午後の2区分帯)を定めており、指定時刻に納入する必要がある
- 3. 納入日を定めており、その日に納入する必要がある
- 4. 納入期限のみを設けており、それまでに納入すればいい
- 5. 納入期限は特に定められていない

納入のタイミングが変更できない理由

■ 数時間の変更や緩和であれば可能が、56.9%

Q15:もし、サプライヤーから納入時間(帯)の変更や緩和の要望が入った場合に、対応の難易度をお答えください。

(n=65、単一回答)



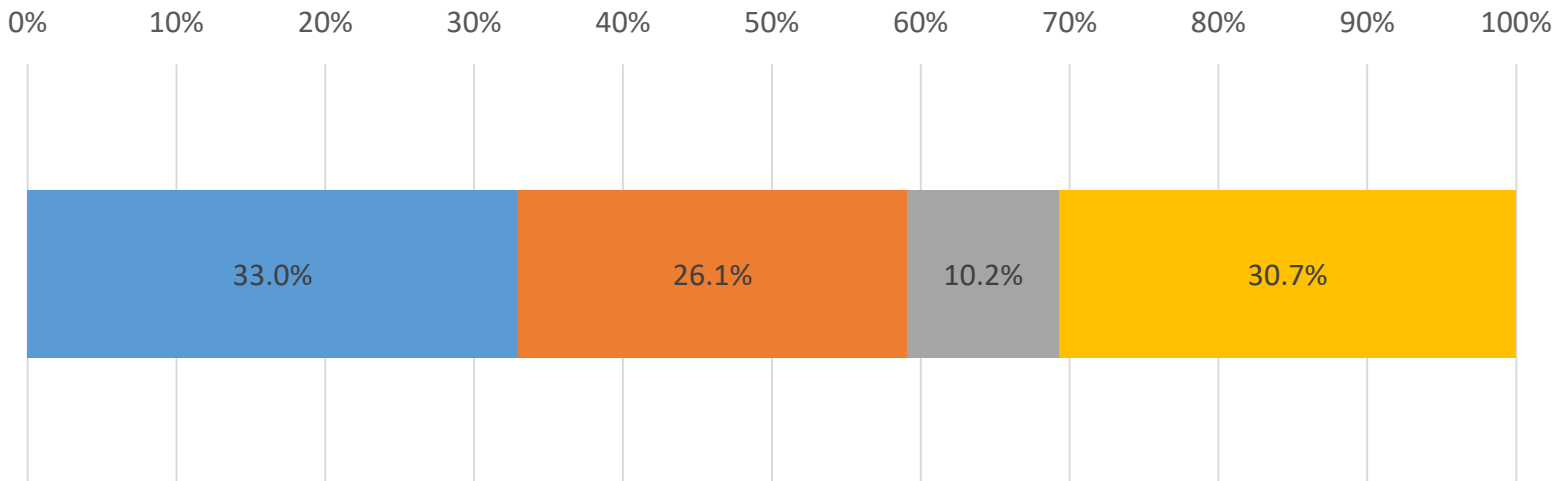
- 1. 在庫水準を絞っており、変更や緩和は困難
- 2. 保管スペースが限られており、変更や緩和は困難
- 3. 数時間の変更や緩和であれば可能
- 4. 納期日が変わらなければ変更や緩和は可能
- 5. その他
- 6. 分からない・実態を十分に把握できていない

納入のタイミングの見直し

■ 納入条件の見直しは、最初の取引契約からほとんど見直しをしていないが33%と最も多く、次いで、調整していないが30.7%

Q16: 納入条件等は、サプライヤーとどれぐらいのタイミングで見直されていますか。

(n=88、単一回答)



- 1. 最初の取引契約からほとんど見直しをしていない
- 2. 取引契約の更新などのタイミングで協議している
- 3. 定期的(四半期程度の頻度以上)に話し合っで見直している
- 4. (納期と納入場所以外の条件は定めていないので)調整していない

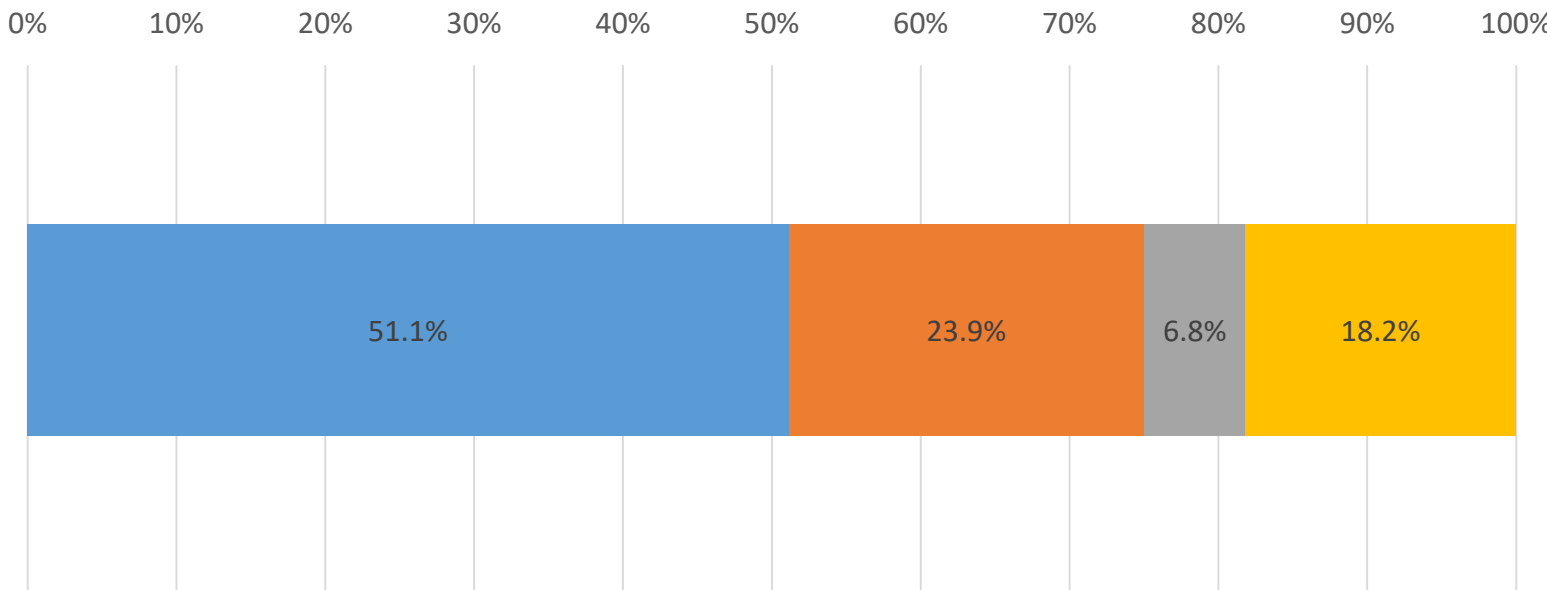
荷主と3PL・倉庫業者・貨物運送事業者との契約状況

調達した資材を入荷・保管する倉庫の運営方法

■ 調達した資材の運営は、自部署が管理している、51.1%

Q24: 調達した資材を入荷・保管する倉庫の運営方法をお答えください。

(n=88、単一回答)



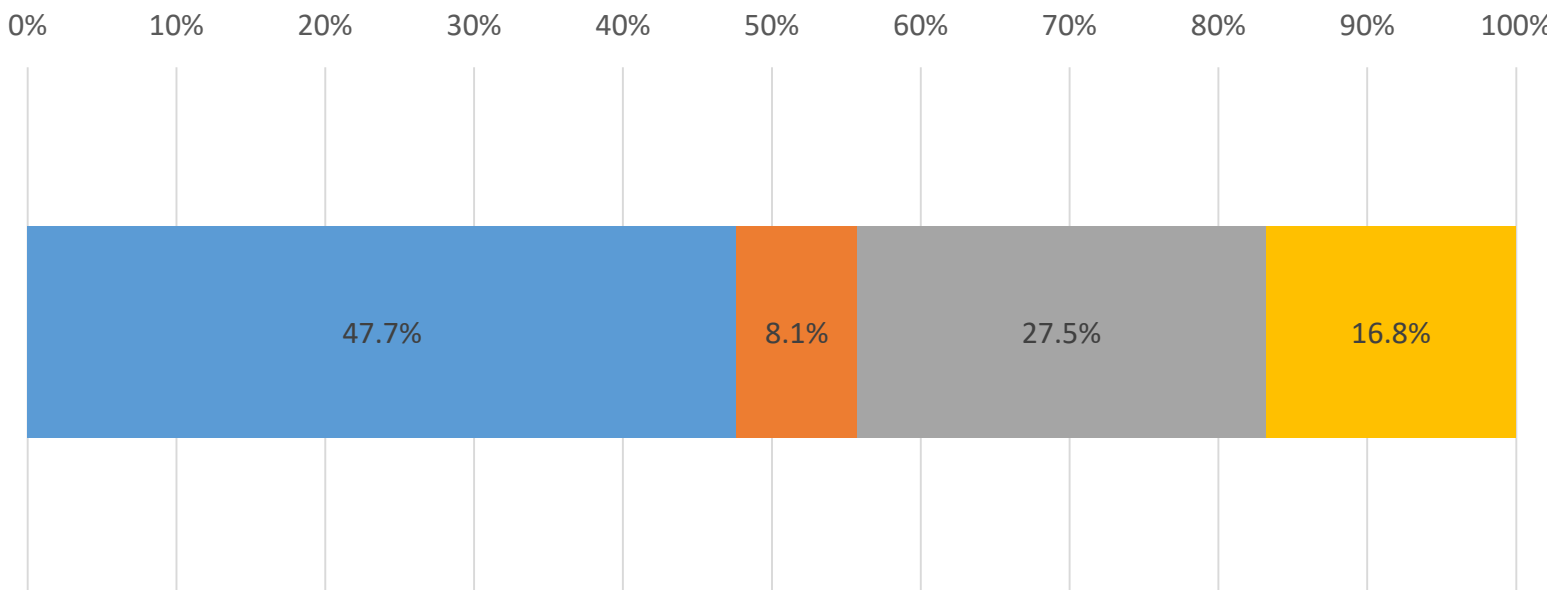
- 1. 自部署が管理している
- 2. 他部署が管理している
- 3. 自社の物流子会社が管理している
- 4. 外部物流企業に管理を委託している

販売する製品を保管・出荷する倉庫の運営方法

- 販売する製品を保管・出荷する倉庫の運営は、自部署が管理しているが、47.7%

Q29: 販売する製品を保管・出荷する倉庫の運営方法をお答えください。

(n=149、単一回答)

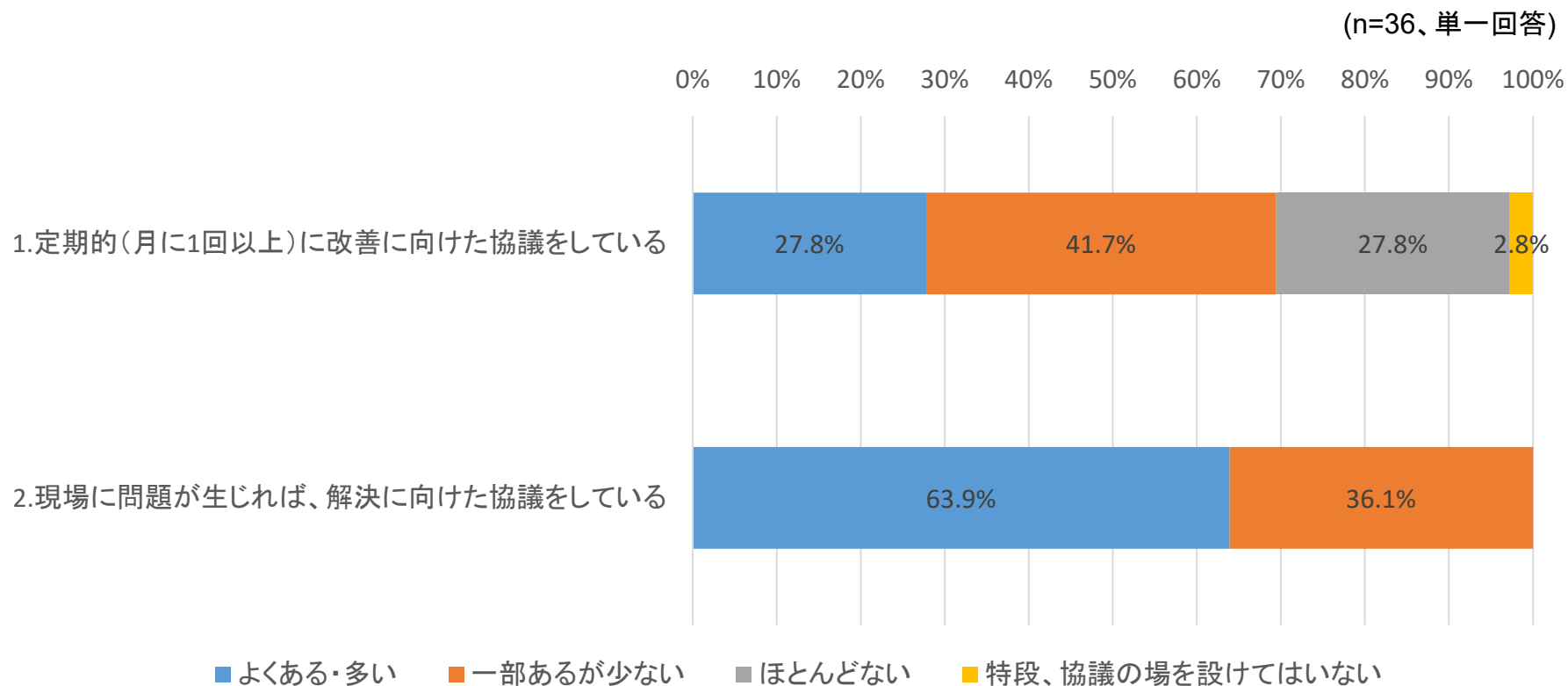


- 1. 自部署が管理している
- 2. 他部署が管理している
- 3. 自社の物流子会社が管理している
- 4. 外部物流企業に管理を委託している

定期的な協議の実施状況

- 定期的な協議は、「よくある・多い」が27.8%、問題が生じた際の協議は、「よくある・多い」が63.9%

Q35: 物流の改善に向けた、荷主と運送事業者の協力関係をお答えください。

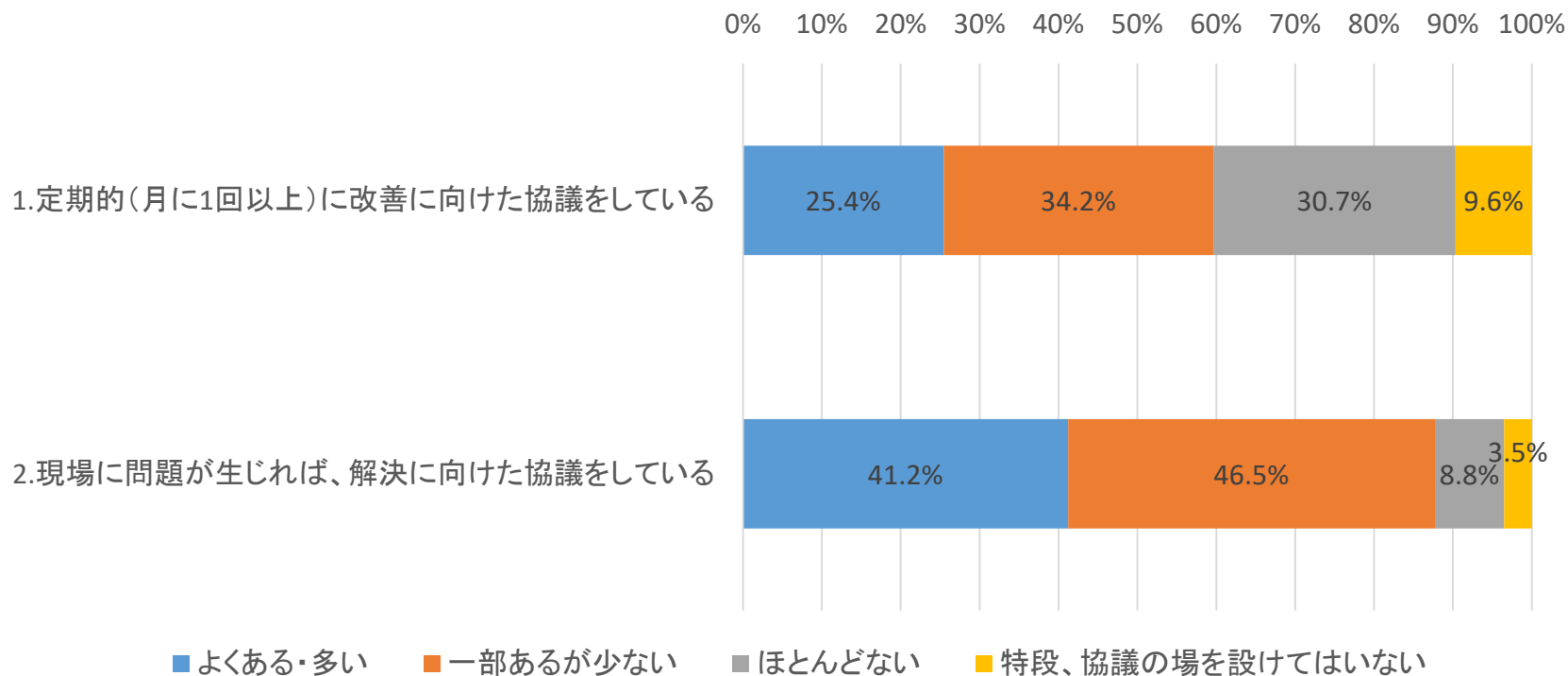


荷主と直接契約している場合の貨物自動車運送業の協議の実施状況

- 荷主や3PL・倉庫業者等と運送事業者の関係では、定期的に協議を行っている場合が、59.6%
- 一方で、問題が生じた場合には、87.7%が協議を行っている。

Q7:【【Q5の選択内容】】について、物流の改善に向けた、荷主や3PL・倉庫業者等と運送事業者の協力関係をお答えください。

(n=114、単一回答)

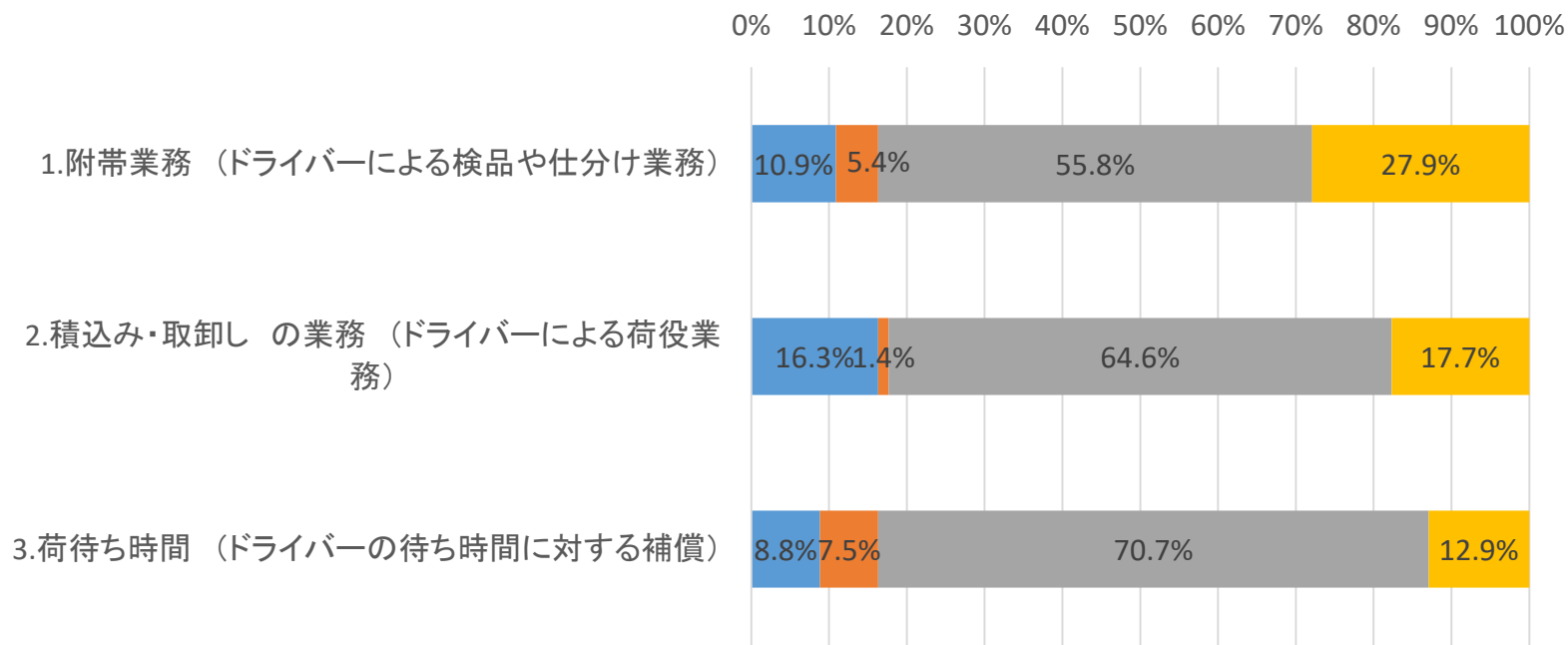


「附帯業務」、「積み込み・取卸し」、「荷待ち時間」の請求状況

- 「附帯業務」、「積み込み・取卸し」、「荷待ち時間」のいずれの業務についても、6割程度が発注者にほとんど請求できていない。

Q9: 荷卸しや検品等、運送以外の業務をドライバーが実施した場合に、発注者に請求できているか、課金状況をお答えください。

(n=147、単一回答)



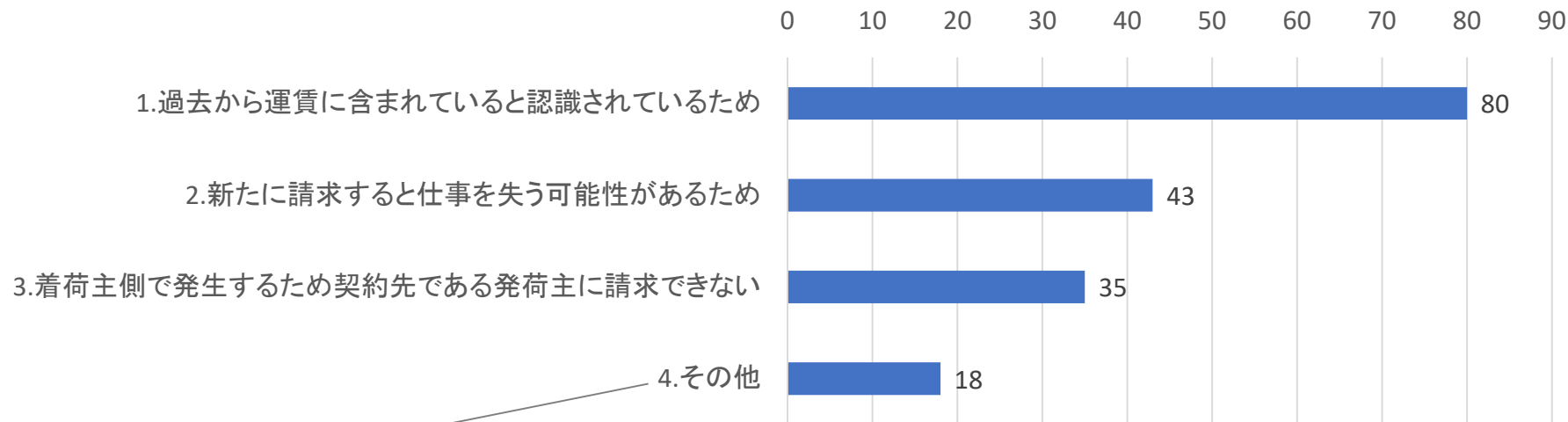
■ 原則、請求できている ■ 半分程度は請求できている ■ ほとんど請求できていない ■ このケースはない

発注者に請求できていない理由

- 発注者に請求できていない主な理由は、「過去から運賃に含まれていると認識されている」が66.1%

Q10: 発注者に請求できていない場合の理由をお答えください。(いくつでも)

(n=121、複数回答)



その他
(自由回答)

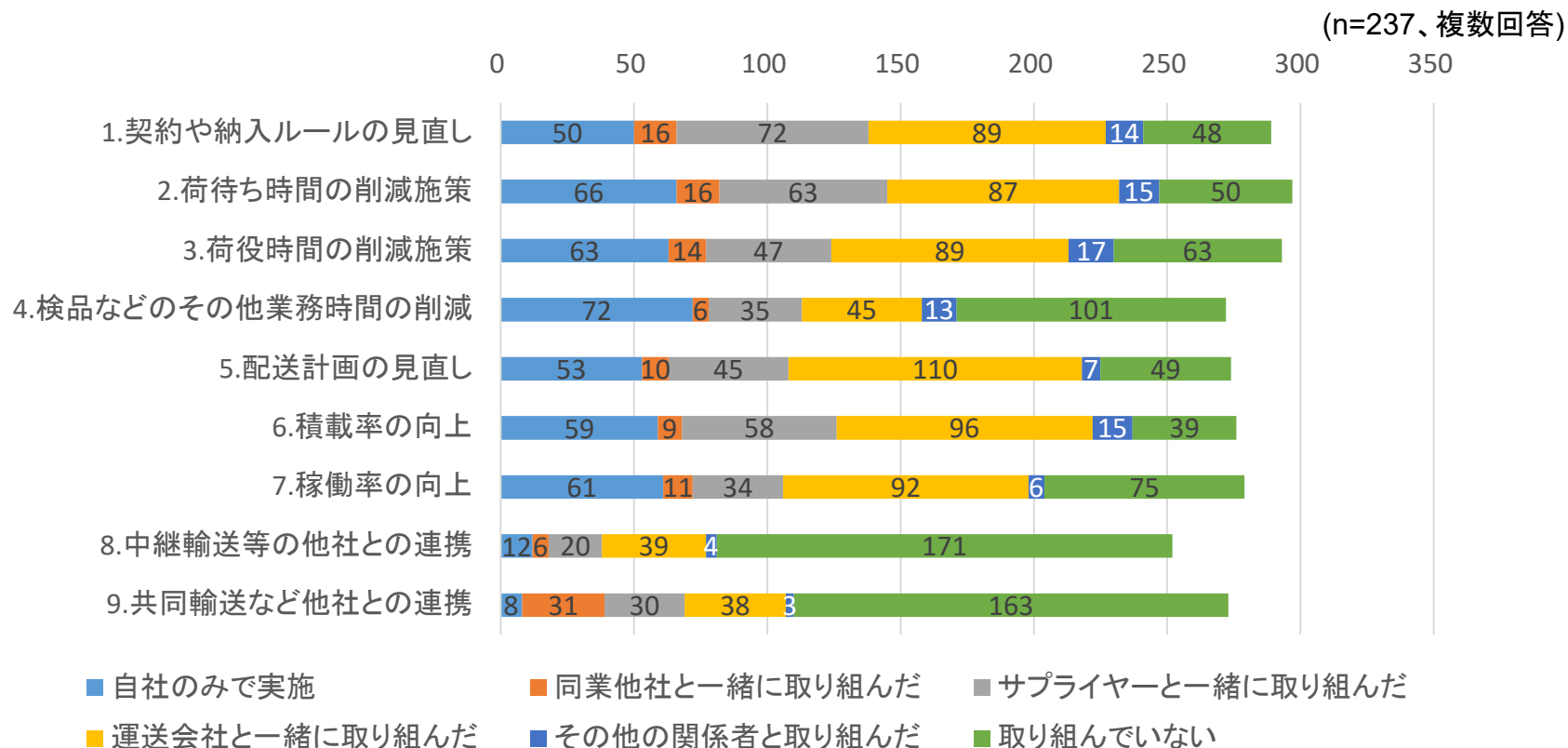
1日の配送件数が多いため運送以外の業務を行った際の、業務内容や時間管理がすること自体が困難。
 ドライバーの都合で早く行って待機している。
 荷待ちは常態化しすぎてしまって問題として捉えられていない。
 改善に向け、協議している。
 数社での協議や請求では、業者変更を匂わせる言動があるため
 数年において交渉中だが理解が得られない
 待機の定義が曖昧なため請求するとこちらが困る時間指定になる恐れがある。

ここ3年位で取り組んだ施策

荷主がここ3年位で取り組んだ施策

- 「荷待ち時間の削減」、「契約や納入ルールの見直し」、「積載率の向上」の順で、取り組んでいるが多い。
- 一方で、中継輸送や共同輸送など、他者・他社との連携は、取り組んでいないが過半数を占める。

Q43: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)



紙パルプアンケート調査結果

荷主がここ3年位で取り組んだ施策の詳細(自由記入欄)

■ 「契約や納入ルールの見直し」

- 荷卸し待ちの解消の為、納入業者に対し順番を取り決めた(製造業)、トラックの集中を避ける為の入庫時間指定等(製造業)、朝納品が集中するため前日の夕方までに仕上がっているものに関しては前日に前倒しで納品をしてもらうようにした(多数の製造業)、納入時間の分散(多数の製造業)

■ 「配送計画の見直し」

- 用紙の種類によって、納入時間を午前/午後で指定し分散させた、運送会社と協力し、配送ルート及び配送時間帯等の得意先情報集し配送効率を定期的に見直す。(以上、製造業)、メーカー物流のみでの配車確保困難な方面には、自社物流及び他物流業者に協力を要請し配車を確保し、定期化も検討、顧客より倉庫への納入日に余裕をもらい、製品在庫とトラックが手配できた順に納入するよう全体的に余裕を持たせた。(以上、卸売業)

■ 「積載率の向上」:

- 日々トラック毎の積載量のチェックをしている、積載量UPの為荷姿の改善(以上、製造業)、トラックの大きさを変更し、積載率を向上した(製造業)、運賃削減プロジェクトとして社内で取り組み、配車予定を徹底管理し積載率、輸送効率を上げることができた(契約車両を月5台から4台に減らした等)(製造業)、積載効率にて原紙購入にて、満載になるように計画(製造業)、トラック不足による配車を効率化させるために、他部署の荷物との混載を検討(以上、卸売業)

■ 「荷役時間の削減施策」

- 3トラック後部からの荷受をあおりを開けて横からの荷受に変更し時間を短縮(製造業)、手積みからパレット納品に変更 パレット寸法変更大型搬入時(以上、製造業)、一部サプライヤーとの取り組みで、手積み手降しを、パレット輸送に変えた。(卸売業)

■ 「荷待ち時間の削減施策」

- ドライバーの待機時間を少なくする為、発注の時間を早めたり、問題が発生した場合は随時原紙メーカや代理店と打合せしている、トラックの集中を避ける為の入庫時間指定等、生産計画を改善し荷待ち時間を削減、待ち時間を削減する目的で、受入時間をある程度定めた(以上、製造業)

■ 「検品などのその他業務時間の削減」

- 入荷検品処理の効率化のため納入量を細かく分散した(小売・印刷業)、検品必要のない品質確立をサプライヤーに申し入れ対応してもらった(卸売業)

■ 「共同輸送など他社との連携」

- 用紙納入後のサプライヤー帰り便を活用する共同輸送(製造業)、同地区で生産された製品の納入便をサプライヤーの協力を得て、一つにまとめた(卸売業)、サプライヤー契約の共同倉庫の活用(小売・印刷業)

■ 「その他」

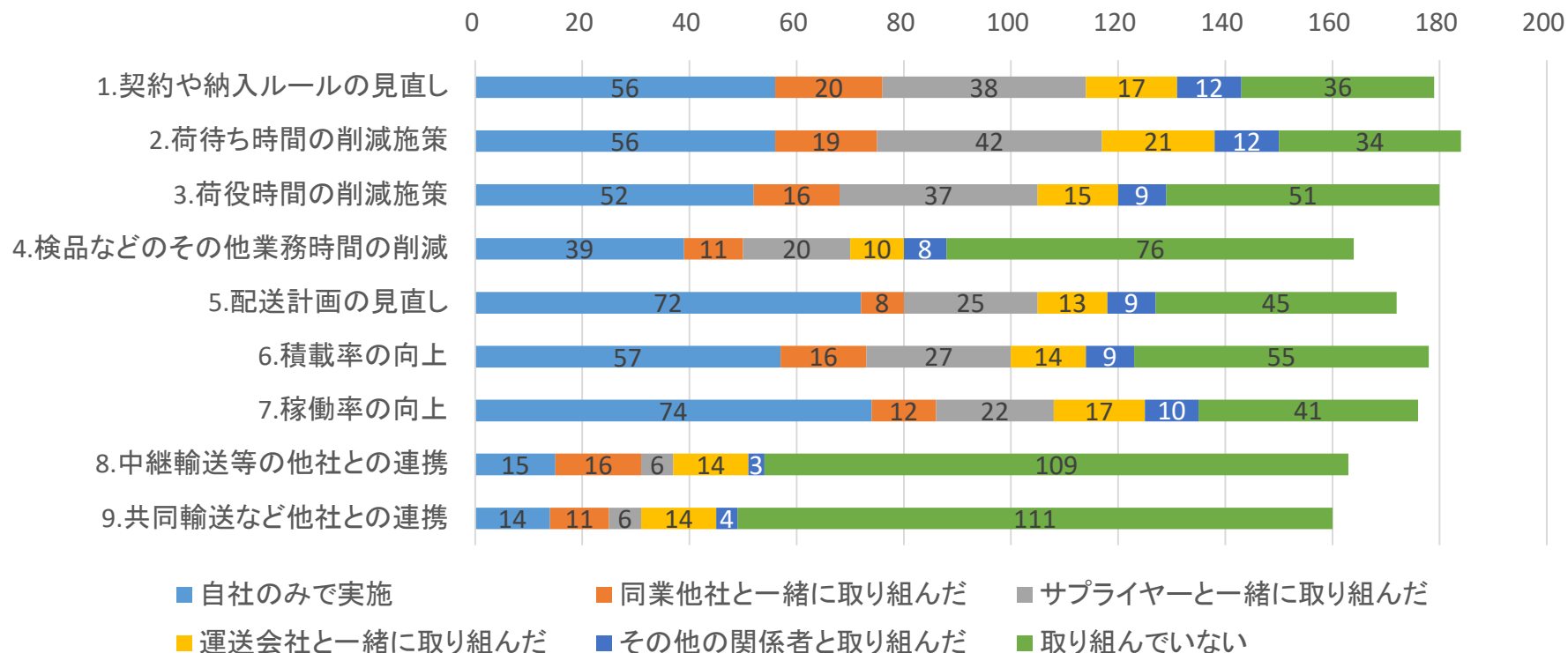
- サプライヤーの工場から随時直納できるような在庫配備の体制について打合せ(卸売業)、サプライヤーとともにユーザーに手配締切時間の厳守の理解を進めるために、資料をつくり説明に回った(主にメーカー直送が多いため)(卸売業)、入庫バース数を増大させ、荷卸し可能な場所を少しでも確保(卸売業)、納品情報の早期収集(小売・印刷業)

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策

- 「荷待ち時間の削減」、「契約や納入ルールの見直し」、「稼働率の向上」の順で、取り組んでいるが多い。

Q72: 貴社のトラックの生産性向上のために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=147、複数回答)



貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細(自由記入欄)

■「荷待ち時間の削減施策」が150件

- 荷積時間を指定(予約)して、荷待時間を削減、待ち時間の解消を要請し、倉庫作業員の配置見直しをされ解消、卸し時間待ちがあったので、卸し時間を前倒してもらう

■「契約や納入ルールの見直し」が143件

- サプライヤーと共に、納品頻度の集約や時間短縮を図る協議を実施

■「稼働率の向上」が135件

- 稼働率を上げるには十分な乗務員の確保も大切な要素の一つだと思います。時間短縮をして無理のない配車で売り上げを伸ばしていくのは至難の業でもあると思います。現段階ではトラックを大型化しながら実車積載回数を増やすことと、トレーラー化に着手、車両効率化のため、前日積み(翌日配送分)の最大化を図る

■「荷役時間の削減施策」が129件

- パレットで運ぶようになったことで、通常、荷卸し先で待たないといけなかったところを リフト免許を提示して、リフトを使用して先に納入できるようになった

■「配送計画の見直し」が127件

- 運行計画の細分化、運送会社と連携し前倒しの納品、遠距離納入は中継倉庫を新設して、2次配送、他頻度納入ユーザーも都市圏に在庫して対応、

■「積載率の向上」が123件

- 積載率の低いものを車建て運賃に改定、共同配送で積載効率を上げる為に、週5回配送から週3回配送へ変更

■「検品などのその他業務時間の削減」が88件

- 工場から倉庫への横持ちでの附帯作業の軽減等、納品時の検品については優先して確認頂いている

■「中継輸送等の他社との連携」が54件

- トレーラーによる中継輸送の推進

■「共同輸送など他社との連携」が49件

- 共同で配車して輸送効率を上げる取り組みを実施中

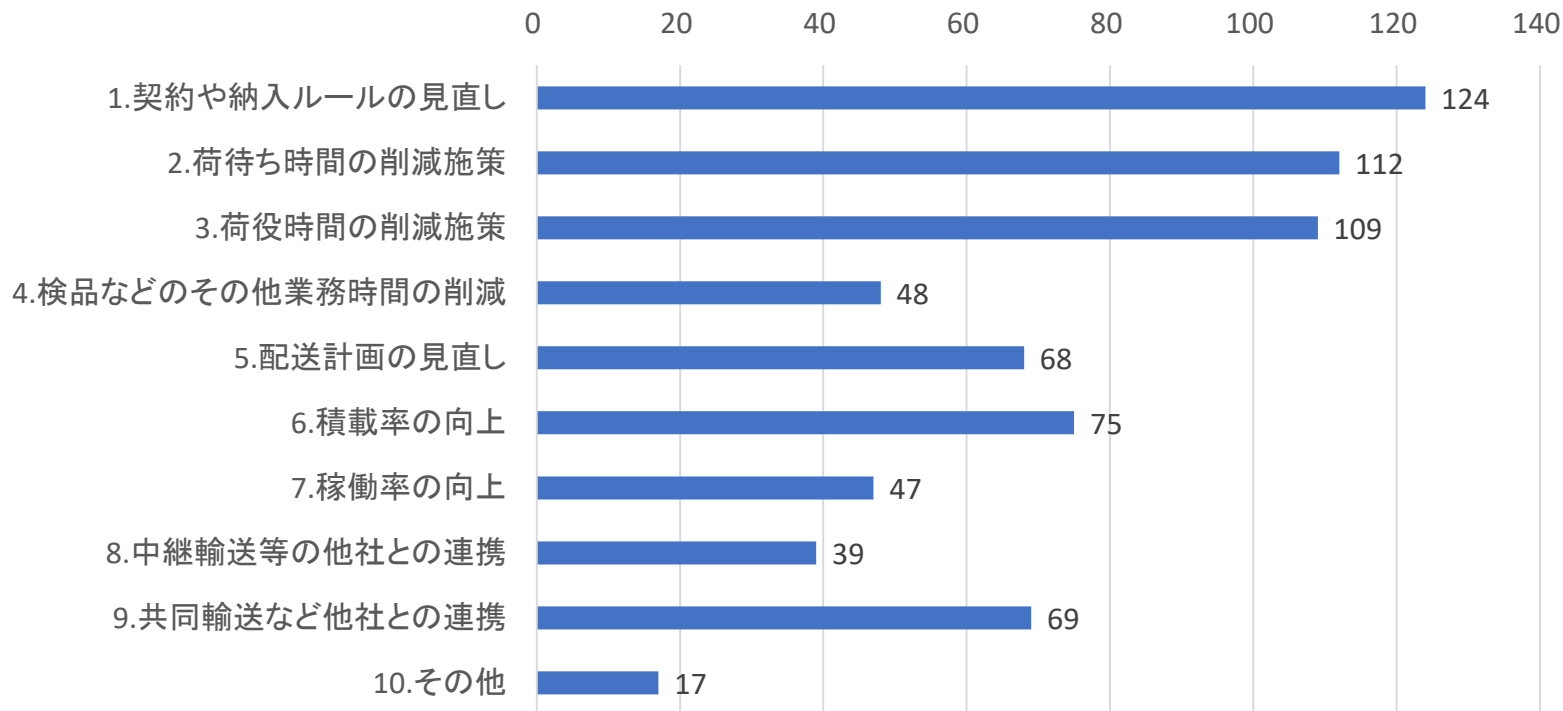
今後取り組んでみたい施策

荷主が今後取組んでみたい施策

■ 今後取組んでみたい施策は、「契約や納入ルールの見直し」が、52.3%

Q46: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。なお、「配送計画の見直し」、「積載率の向上」はトラックの手配を実施されている方のみご回答ください。(いくつでも)

(n=237、複数回答)



荷主が今後取組んでみたい施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネック

■「契約や納入ルールの見直し」52.3%

- お客様の急な注文への対応(当日手配)が常態化していること、お客様の物流費に対しての、コスト意識の欠如、これまで物流業者がサービスの一環として行ってきた業務に関して、例えばコピー用紙を事務所の中の決められた位置まで運んだりすること等々、顧客としては続けて欲しいサービスが存在するが、それ自体が有償になることに抵抗が強い。まだまだ顧客側には配送料無料の意識が根強い。今までの商慣習の意識改革がハードル

■「荷待ち時間の削減施策」47.3%

- 納入先側の人手不足や理解不足により荷待ち時間の短縮に協力してくれない場合がある、引取が小ロット化しており、小型トラックの荷待ち時間が長くなっている、短納期に対応するため、発注が遅れ、それにより、受注における待ち時間に繋がる、顧客に対して具体的に改善メリットを顧客に対して示すことが出来ない場合が多いため改善が進まない、倉庫面積が狭い為・車両の駐車スペースに限りがあり、待機が常態化している

■「荷役時間の削減施策」46%

- パレット輸送したいが積載効率が悪くなる為、実行出来ないでいる、パレット輸送の比率を上げたいが、トラックの台数を増やさなくてはならない、ユーザー構内で行っている荷役作業についてユーザー側がやるべき荷役だと言う認識を持って貰うようにして行かなければならない

■「積載率の向上」31.6%

- 家庭紙のJIS規格がトラック積載にマッチせず、積載効率を下げている

■「共同輸送など他社との連携」が29.1%

- 共同配送を行う場合、顧客情報が他社に漏れてしまう懸念がある、共同配送による遅延が出ないか

■「配送計画の見直し」が28.7%

- 戸別配送の要求が強い、顧客からの受注ロットの小口化、顧客からの納入時間指定の増加、顧客からの過剰サービス(棚入れ納品等)の要求、顧客の注文が遅い(出荷日前日15時くらいまでにすべての注文が出そろってれば、配送計画をより効率化できる)

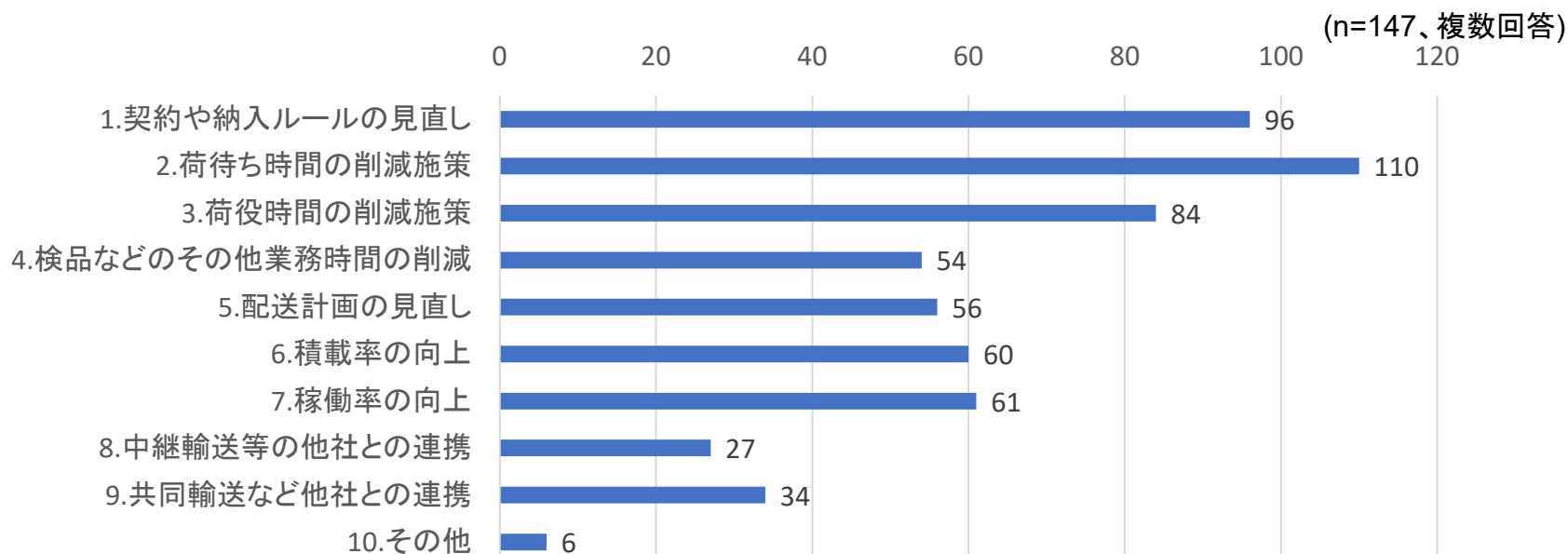
■「その他」7.2%

- 弊社だけが声も上げても「他社はやってもらっている」の一言で改善活動が停滞してしまう事が多々ある。業界全体としての啓蒙・指示が必要、軒先条件の悪い先も、競合他社の入っている先だと追随せざるを得ない

貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策

■ 貨物自動車運送業では、「荷待ち時間の削減」が、74.8%

Q74: 貴社のトラック稼働率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)



その他 (自由回答)	異業種メーカー物流との共同輸送
	従業員の増員
	小ロット貨物を都市倉庫へまとめて輸送

貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネック

■ 「荷待ち時間の削減施策」74.8%

- 紙・パルプ配送に限らず、荷主から倉庫や工場へのオーダーストップ時間を短縮してもらえれば、製造・検品・出荷の業務がもっともっと早くなり、トラックへの積込時間も今より早くなる。これにより荷待ち時間の削減はもとより、人件費・ランニングコスト等も低くなる。ジャストインタイムではなく、ストックオプションの充実が出来れば多くの影響が期待される、明らかに荷主側の都合での荷待ち時間が発生しても、運送業者（ドライバー）責任にされて、荷待ち時間に対する賃金を要求しにくい現状があると思う、卸先では、トラック待機には、費用が掛かるという意識がない。又、法令順守の上でも待機時間が障害となっている現状の理解が進んでいない

■ 「契約や納入ルールの見直し」65.3%

- 運賃と附帯作業の明確化・物理的に無理な時間に出発させて高速道路料金を負担しない矛盾、営業担当者だけでは、荷物輸送現場の理解が不足しているように思う 建屋の対応（大型車が多くは入れないなど）設備面で難点がある 荷受け側に人員不足

■ 「荷役時間の削減施策」57.1%

- 自主荷役については、荷主、荷卸し先の長年の慣習がある、手荷役可能な乗務員が減少していることから、バラ荷役をパレット化する提案を行いたい、荷捌きスペースの不足、納品場所が狭い、待機場所が無い等は早急に改善が出来ないので、到着次第荷役をして頂けるようご理解頂きたい

■ 「稼働率の向上」41.5%

- 荷降ろし時間の細分化、得意先での荷降ろし待ち時間、小口配送が多い

■ 「積載率の向上」40.8%

- パレット寸法による積載効率悪化、積載効率が下がるため、パレット積み出来ない

■ 「配送計画の見直し」38.1%

- 配達個数が少ないが毎日のように配送している卸先を減らす、荷主からの配送依頼時間が遅い、納入先の配送依頼のタイミングが遅い

■ 「検品などのその他業務時間の削減」36.7%

- 卸業者は一方的なルールで、棚入れや検品荷札張りを強要するところが とにかく多い。断りをすると荷主への連絡で輸送業者の出入り禁止も平気で発生します。

■ 「その他」4.1%

- 運賃の料金設定が上がらないと何もできないし、労働時間や残業時間短縮が難しい。利益がないと従業員の給料も上げられない